



Startbeslissing MIRT Verkenning OV en wonen in de regio Utrecht

DEFINITIEF
versie 4.0, woensdag 1 juli 2020



U NED maakt gezonde groei bereikbaar

Colofon

Geaccordeerd door programmaraad U Ned

- Provincie Utrecht - Huib van Essen
- Gemeente Utrecht - Lot van Hooijdonk
- U10 - Sander Jansen
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat - Wino Aarnink
- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties - Vincent van der Werff
- Ministerie van Economisch Zaken en Klimaat - Rini Goos

d.d. 14 juli 2020

Inhoud

Colofon	2
1 Inleiding	4
1.1 Startbeslissing OV en Wonen in de regio Utrecht	4
1.2 Besluit in het BO MIRT najaar 2019 is aanleiding voor de Verkenning	4
1.3 Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit	5
2 Opgaven en doel	7
2.1 De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeurspakket van maatregelen	7
2.2 Urgentie	7
2.3 De onderscheiden opgaven staan centraal in de Verkenning	8
2.4 Verschillende oplossingsrichtingen worden in maatregelen uitgewerkt	9
2.5 Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen	10
3 Aanpak	11
3.1 De Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie wordt gevolgd	11
3.2 De Verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming	11
3.3 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen en maatregelpakketten	13
4 Organisatie	15
4.1 Programma U Ned	15
4.2 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen	15
4.3 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning	17
Bijlage A	18

1 Inleiding

1.1 Startbeslissing OV en Wonen in de regio Utrecht

Voor u ligt de Startbeslissing voor de MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. De Startbeslissing is in de Tracéwet vastgelegd in artikel 2, lid 1. In dit artikel staat dat het een beslissing is om een verkenning uit te voeren naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op (in dit geval) onder andere een landelijke spoorweg. In deze verkenning zal naast de opgave ten aanzien van het openbaar vervoer, ook de opgave op het gebied van wonen worden meegenomen. De uiteindelijke beslissing wordt genomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en is tot stand gekomen in samenwerking met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de regio, vertegenwoordigd in de Programmaraad U Ned. Hiermee wordt voldaan aan het in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing de relevante bestuursorganen te betrekken.

In de regio Utrecht is een grote vraag naar nieuwe woon- en werklocaties en een sterke toename in mobiliteit in, van/naar en door de regio. In het programma U Ned werken rijk, provincie en gemeenten samen aan de opgave voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Gezamenlijk wordt gewerkt aan maatregelen voor de korte en (middel)lange termijn.

Voor de uitwerking van een maatregelenpakket voor 2030 werd al een ruime periode de mogelijkheid onderzocht om een Verkenning te starten naar het verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) per openbaar vervoer, het ontlasten van de Multimodale Knoop Utrecht Centraal (MKUC), het per openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties en de bouw van extra woningen op locaties die tot 2030 aan de orde zijn. In november 2018 én november 2019 zijn in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT hierover afspraken gemaakt binnen het programma U Ned.

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd: dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor de Verkenning. Hoofdstuk 2 gaat in op het doel en de opgaven van de Verkenning, bovendien komen mogelijke oplossingsrichtingen aan de orde. Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak van de Verkenning met daarin het wettelijk kader en de te volgen procedure, de te ondernemen activiteiten, een planning op hoofdlijnen en het beoordelingskader. Het vierde en laatste hoofdstuk gaat in op de organisatie, daarin komen ook de raakvlakken ter sprake en de manier waarop het participatieproces wordt ingestoken.

1.2 Besluit in het BO MIRT najaar 2019 is aanleiding voor de Verkenning

In het BO MIRT van 20 en 21 november 2019 is besloten te starten met de MIRT Verkenning 'OV en wonen in de regio Utrecht'. Daarvoor hebben de partijen gezamenlijk 380 miljoen euro gereserveerd. De afspraken die daarover gemaakt zijn kunt u vinden in onderstaand kader.

Start MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Vervolg-Preverkenning 'Multimodale Knoop Utrecht Centraal – Utrecht Science Park' met de uitwerking van vier mogelijke OV-projecten voor de periode tot 2030, die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid bij de toekomstige groei van de Utrechtse regio. De oplossingsrichtingen kennen een bandbreedte van € 400 tot € 780 miljoen.
- ❖ Noodzaak tot handelen is urgent gezien de voorziene ontwikkelingen in ruimte en woningbouw in de periode tot 2030 (benodigde bouw 67.000 extra woningen tot 2030 en totaal van 104.000 in 2040), de toename van de druk op Utrecht Centraal en de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP).
- ❖ De MIRT-verkenning kent de volgende opgaven (1) het beter bereikbaar maken van USP, (2) ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal, (3) de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties en (4) de bouw van extra woningen. Met de verkenning wordt een stap gezet in de realisatie van een OV-ring Utrecht.
- ❖ Een aantal oplossingsrichtingen wordt verkend:
 - Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
 - Een oost-west HOV-verbinding.
 - (HOV-) Ontsluiting en gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuid-West.
- ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie van een versterkte knoop op Lunetten-Koningsweg. Hiermee wordt aan een grote groep reizigers vlakbij USP een aantrekkelijk station als alternatief voor Utrecht Centraal geboden. In de verkenning wordt rekening gehouden met een adaptieve aanpak met verschillende alternatieven, waarbij in ieder geval de alternatieven sprinter en IC station uitgewerkt worden.

- ❖ Rijk en regio zien een snelle oost-west verbinding van Leidsche Rijn via Westraven en Lunetten naar USP als kansrijk voor het ontsluiten van nieuwe woon- en werkgebieden. Tevens kunnen de aangesloten stations beter worden bediend en worden daarmee aantrekkelijker als alternatief voor reizigers in plaats van Utrecht Centraal.
- ❖ Rijk en regio delen nut en noodzaak van HOV voor ontsluiting van bestaande en nieuwe woon- en werkgebieden in Nieuwegein en Utrecht Zuid West. Rijk en regio constateren dat de woningbouw opgave in deze gebieden een eerste impuls verdient om meer dan 9.000 extra woningen te realiseren. Voor de realisatie van de extra woningen worden businesscases uit gewerkt in samenhang met de maatregelen uit de MIRT Verkenning. Als voorlopige inbreng voor de woondealregio Utrecht zal BZK €60 miljoen reserveren uit de woningbouwimpuls, mede vanwege de nauwe samenhang met de start van de MIRT-verkenning. Voorwaarde voor deze financiële reservering door BZK en dit onderdeel van de regiobijdrage is dat deze voldoet aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls.
- ❖ Rijk en regio zorgen voor een plancapaciteit van 130% vanaf 2025 ten einde mogelijke planuitval te kunnen opvangen. Het MIRT-onderzoek, evenals de trajecten als de provinciale omgevingsvisie en het ruimtelijk economisch programma, dragen bij om de verstedelijkingsperspectieven om te zetten naar plancapaciteit.
- ❖ Rijk en regio besluiten tot een nadere studie binnen U Ned naar mogelijkheden die doortrekken Uithof-tram biedt onder andere in relatie tot uitwisseling met autoverkeer van A28 en op de OV relatie USP – Amersfoort. Momenteel wordt binnen U Ned aan een HOV bus via de A28 (besluit BO MIRT 2018) gewerkt. Bij de realisatie van de HOV verbinding wordt rekening gehouden met het op termijn doorontwikkelen tot een tramlijn naar Zeist.
- ❖ Het Rijk, Provincie Utrecht (PU), de bestuurlijke regiovertegenwoordiging U10 en gemeente Utrecht (GU) besluiten tot een MIRT-verkenning 'OV en wonen in en rond Utrecht'. Hiervoor hebben partijen €380 miljoen gereserveerd. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingspakket van circa €500 miljoen te komen. De verdeling is lenW €150 miljoen, BZK €60 miljoen en de regio reserveert €170 miljoen. De bedragen van het Rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW.

1.3 Verschillende activiteiten liggen ten grondslag aan het BO-MIRT besluit

Voorafgaand aan deze verkenning zijn (door rijk en regio) al diverse studies uitgevoerd.

- In 2012 is door rijk en regio een eerste gezamenlijk MIRT-OV-onderzoek uitgevoerd.
- In 2016 zijn rijk en regio gestart met de Gebiedsverkenning Utrecht Oost. Het rapport, "Eindrapport Resultaten programma-aanpak U Ned eerste fase", is vastgesteld in het BO MIRT van het najaar 2017. Daar wordt de intentie uitgesproken te starten met programma U Ned, en wordt besloten dit te doen door te beginnen met een gezamenlijke kwartiermakersfase.
- In het regeerakkoord "Vertrouwen in de toekomst" van 10 oktober 2017 is opgenomen dat het kabinet met de regio Utrecht aan de slag gaat met de Noordelijke Randweg en een betere OV-verbinding voor Utrecht Science Park/de Uithof dat ook dient als alternatief voor Utrecht CS.
- In juni 2018 werd het programmaplan op hoofdlijnen van het gebiedsprogramma U Ned vastgesteld op het BO MIRT. Daar wordt ook genoemd dat een van de onderdelen van Programma U Ned een mogelijke MIRT Verkenning is naar de bereikbaarheidsproblemen van en naar Utrecht Sciencepark en op de Multimodale Knoop Utrecht Centraal. Er werd gestart met een Pre-verkenning om scope, fasering en kostenschattting nader uit te werken.
- Deze Pre-verkenning liep van juni 2018 tot november 2018. De resultaten zijn vastgesteld op het BO MIRT in november 2018.
- Op dit BO MIRT in november 2018 werd vervolgens geld gereserveerd om een aantal maatregelen vanuit de Pre-verkenning in een no-regret pakket te onderzoeken voor de periode 2019-2025. Dit pakket wordt gefaseerd uitgewerkt tot projectbesluiten.
- Daarnaast is gewerkt aan een vervolg op de Pre-verkenning om mogelijke projecten die nodig zijn voor de middellange termijn (2025-2030) in beeld te brengen om de groei binnen de MRU mogelijk te maken aansluitend op het bestaande verstedelijkingsprogramma en die beantwoorden aan de programmadoelen U Ned. Op basis van de uitkomsten van de pre-verkenning ging het in ieder geval om: versnellen SUNIJ-tram, verlengen Uithoftram tot Zeist, een HOV oostwest-verbinding tussen Lunetten en Westraven/Leidsche Rijn en de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg. Hierbij werd rekening gehouden met het ontlasten van Utrecht Centraal en de lange termijnperspectieven zoals die in het regionale Toekomstbeeld OV Midden-Nederland, verstedelijkingsstrategie van de U10 en het MIRT-onderzoek worden opgeleverd.
- Op 24 juni 2019 is de Woondeal Regio Utrecht door betrokken partijen ondertekend. Het rijk, de provincie

Utrecht en 16 gemeenten in de regio Utrecht gaan langjarig samenwerken om de woningbouwproductie te versnellen, de betaalbaarheid te vergroten en excessen aan te pakken.

- In het BO MIRT van 20 en 21 november 2019 is uiteindelijk besloten te starten met de MIRT Verkenning 'OV en wonen in de regio Utrecht'. Conform de afspraken zoals genoemd in paragraaf 1.2.

Quick Scan HOV Zuidlob

De Quickscan HOV Zuidlob is ter voorbereiding op de MIRT Verkenning in 2020 uitgevoerd en heeft haalbare varianten voor OV in de Zuidlob (Utrecht Zuidwest, Nieuwegein, IJsselstein en Vianen) onderzocht. Het aantal OV-verplaatsingen groeit fors door gebiedsontwikkeling en mobiliteitstransitie van de bestaande stad. Vanuit dit onderzoek wordt een aantal aanbevelingen voor de Verkenning gedaan. Een belangrijke aanbeveling voor deze Startbeslissing is om in de Verkenning door te kijken voor de periode na 2030 (zie paragraaf 2.1). Voor de verbinding richting Nieuwegein ('spaak') zijn in de Quick Scan maatregelen onderzocht, die verschillen ten aanzien van capaciteit en doorgroeimogelijkheden. Het is daarom wenselijk om ontwikkelingen voor de periode na 2030 mee te nemen. Maatregelen die worden overwogen zullen daarom ook op toekomstvastheid worden beoordeeld (zie paragraaf 3.3).

2 Opgaven en doel

2.1 De Verkenning heeft als beoogd resultaat een voorkeurspakket van maatregelen

Het gewenste resultaat van de verkenning is een pakket van maatregelen die de groei van woon- en werklocaties in en om Utrecht tot 2030 mogelijk maken, in diezelfde periode de bereikbaarheid van het USP verbeteren en daarbij Utrecht Centraal zoveel mogelijk ontlasten. Daarnaast moeten de maatregelen ook bijdragen aan de bredere programmadoelen van U Ned ten aanzien van een duurzame en gezonde groei van de regio. De gewenste realisatietermijn van de maatregelen is dan ook voor 2030.

In het kader van het MIRT-onderzoek U Ned wordt in het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar van 2020 invulling gegeven aan het ontwikkelpad voor de periode na 2030. Op basis van de resultaten van de Quick Scan HOV-Zuidlob is duidelijk geworden dat de wenselijkheid van maatregelen mede afhankelijk is van de ontwikkelingen in deze periode. De maatregelen, die voortvloeien uit deze Verkenning moeten dan ook passen bij de ontwikkelingen die worden voorzien voor de periode na 2030. De planning van de maatregelen in de tijd is onderdeel van de te maken afspraken.

2.2 Urgentie

De centraal gelegen Metropoolregio Utrecht (MRU) is één van de meest aantrekkelijke, economisch sterke en dynamische gebieden van Nederland. Om die dynamiek te faciliteren willen Rijk en regio woningen en werklocaties ontwikkelen in het bestaande stedelijk gebied dichtbij voorzieningen en openbaar vervoerknooppunten. De regio Utrecht groeit snel uit tot een metropool. Uit de nieuwste Primos-prognose blijkt dat de regio tussen 2020 en 2030 een woningbouwopgave heeft van 75.000 woningen. Gezond stedelijk leven is daarbij het leidende thema. Daarbij hoort een optimale balans tussen de woningbouwopgave, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Optimale bereikbaarheid is van belang op verschillende schaalniveaus. In de eerste plaats voor het schaalniveau van het (inter)nationale netwerk van steden en regio's, waarbinnen de MRU een bijdrage levert aan de Nederlandse economie. Utrecht vervult daarbij in het infrastructuurnetwerk van wegen en spoor een (inter)nationale knooppuntfunctie, dit zal in de toekomst verder versterkt worden. Het tweede schaalniveau is het regionale netwerk binnen de Metropoolregio Utrecht waarbij wonen en werken zoveel mogelijk in en rond (OV)knooppunten wordt verdicht en gaat over het daily urban system. De Verkenning heeft in haar doelen vooral betrekking op de stad en de direct omliggende woon- en werkgebieden.

In het Programmaplan U Ned vastgesteld in het BO MIRT van juni 2018 is een eerste integraal beeld van mogelijke nieuwe locatie- en netwerkkeuzes in de Metropoolregio Utrecht opgenomen. Die integrale ontwikkelrichting bestaat uit de volgende elementen en globale fasering:

- Voortzetten van een stevige inzet op vraagbeïnvloedingsmaatregelen om bestaande capaciteiten beter te benutten. Werkgeversaanpak, doelgroepenbeleid en nieuwe mobiliteitsdiensten zijn hierin belangrijke pijlers;
- Doorgaan met verdere verdichting van wonen en werken binnenstedelijk nabij OV- en multimodale knooppunten in onderlinge balans. Dit betekent 'lege' plekken rond bestaande (OV-)knoopen beter benutten en de capaciteit van bestaande (OV-)verbindingen rond al aanwezige hoge dichtheden vergroten;
- Voorsorteren op het OV-concept 'wiel met spaken', te beginnen in zuidoostelijke richting (USP-Lunetten-Westraven-Papendorp-Leidsche Rijn). In dit deel is de urgentie voor bereikbaarheidsmaatregelen hoog omdat er al capaciteitsknelpunten zijn en de woningbouwontwikkeling hard gaat. Woningbouw én verbetering van de bereikbaarheid zullen hierbij samen moeten gaan;
- Parallel aan het accommoderen van een voortgaande groei van wonen, werken en mobiliteit ook verder verdichten van overig binnenstedelijk gebied en/of bouwen bij OV- en multimodale knooppunten in de regio;
- Bij verdere voortgaande groei agenderen van een duurzame en integrale ontwikkeling van de A12-zone in goede samenhang en fasering met het benutten van verdere ontwikkelingen in de A2-zone.
- En dit in combinatie met een goede borging van de nationale knooppuntfunctie van Utrecht via het spoor (bijvoorbeeld met een extra intercitystation ter ontlasting van Utrecht Centraal) en over de weg (via een robuust netwerk van Ring, aansluitende snelwegen en aansluitingen tussen hoofdwegen- en onderliggend wegennet).

Daarbij is de realisatie van het project A27/A12 Ring Utrecht een uitgangspunt voor deze verkenning.

De regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld voor de Metropoolregio Utrecht zal in het najaar van 2020, tezamen met de inbreng van andere regio's en een uitwerking op (inter)nationaal niveau van personen- en goederenspoorvervoer, moeten leiden tot een ontwikkelagenda voor het landelijk OV Toekomstbeeld. In het MIRT Onderzoek 'Metropoolregio Utrecht: wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid' alsmede in de nieuwe provinciale en gemeentelijke Omgevingsvisies zullen nieuwe verstedelijkingsstrategieën voor de periode 2030-2040 worden verkend. De regio werkt aan het Ruimtelijk Economisch Ontwikkel Perspectief (REP). Binnen de gemeente Utrecht wordt tenslotte gewerkt aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Tot slot hebben Rijk en regio binnen de Woondeal afspraken gemaakt over hoe de woningbouwproductie kan worden versneld. Deze MIRT Verkenning moet worden gevoed vanuit deze trajecten om uit te gaan van de meest recente informatie.

2.3 De onderscheiden opgaven staan centraal in de Verkenning

Naar aanleiding van de bovenstaande urgentie worden de volgende opgaven voor deze verkenning gehanteerd:

Ontlasten van het verwacht NMCA-knelpunt Utrecht Centraal

In het voortraject is gebleken dat er op en rondom Utrecht Centraal in de huidige situatie al een aantal knelpunten zijn. Dat betreft voornamelijk knelpunten met betrekking tot het voor- en natransport van en naar Utrecht Centraal. Zoals beperkte capaciteit van de bus- en tramcorridors en tramperrons in relatie tot de grote stromen treinreizigers die op Utrecht Centraal in- en uitstappen. Daarnaast is er een forse overbelasting op locaties waar de verschillende modaliteiten zoals auto, bus, fiets en lopen elkaar kruisen. Daarmee verslechtert de oversteekbaarheid van wegen voor fietsers en voetgangers en neemt de onbetrouwbaarheid van de bus- en tramdienstregeling toe. Als gevolg daarvan vermindert het functioneren van Utrecht Centraal als toegangspunt tot de stad^{i,ii}. Binnenstedelijke verdichting kan de druk verder verhogen en daarmee deze knelpunten versterken en ook nieuwe knelpunten veroorzaken. Het is belangrijk om deze groei op Utrecht Centraal zo veel mogelijk te spreiden, bijvoorbeeld via andere routes in de stedelijke regio of andere toegangspunten tot de stad.

De opgave met betrekking tot fiets zit in de programmalijn No Regret van het programma U Ned en wordt niet onderzocht in deze MIRT-verkenning. Dit geldt ook voor fietsparkeren, hier loopt een separaat onderzoek naar.

Het beter bereikbaar maken van USP

Het Utrecht Science Park (USP) is een belangrijk economisch gebied voor de regio Utrecht en daarbuiten. Er zijn knelpunten aanwezig op het hoofdwegen- en onderliggend wegennet rondom USP en op het terrein van het USP zelf zijn problemen met het afwikkelen (en parkeren) van werknemers en poliklinische bezoekersstromen. In de NMCA 2017 is tot 2030 een aantal knelpunten vastgesteld. Voor het regionaal OV gaat het om de Uithoflijn, buslijn 28 en de busbaan door de Uithof. De NMCA-knelpunten 2030 voor het regionaal OV zijn begin 2019 geactualiseerd. Gebleken is dat, door snelgroeiende vervoerstromen, de capaciteitsknelpunten groter zijn dan in 2017 was ingeschat. Het is voor USP belangrijk om goed bereikbaar te blijven om te kunnen concurreren met andere vergelijkbare gebieden in Nederland en een toenemende bijdrage te leveren aan de nationale economie. Daarnaast blijft het aantal werknemers en studenten op het USP naar verwachting ook na 2030 groeien, wat zal resulteren in een verdere toename van knelpunten. Voor de bereikbaarheid van USP zijn maatregelen noodzakelijk. In lijn met het regeerakkoord 2017 wordt voor het verbeteren van de bereikbaarheid van USP hoofdzakelijk gezocht naar een verbeterde OV verbinding die ook als alternatief dient voor de overbelaste verbinding via Utrecht CSⁱⁱⁱ.

De ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties

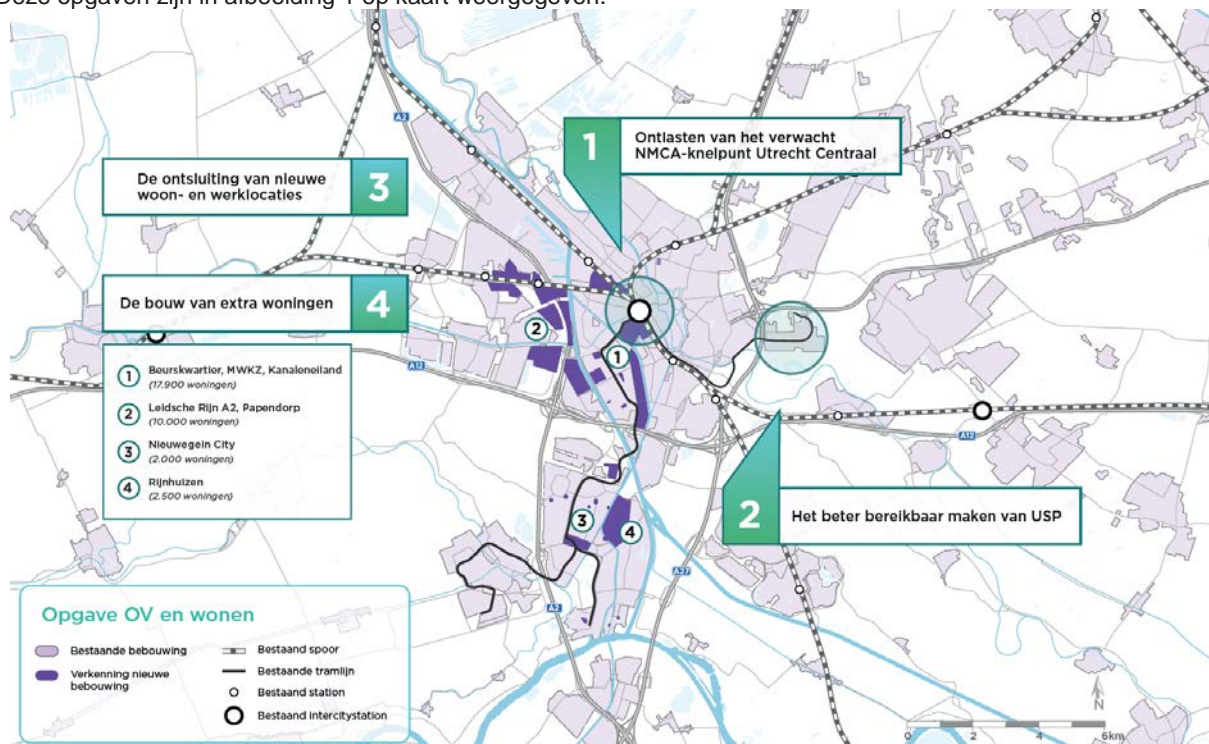
In de regio Utrecht worden volgens de huidige planning tot 2030 67.000 woningen gerealiseerd. Uit de nieuwste Primos-prognose blijkt daarbij dat de opgave is gegroeid naar 75.000 woningen tot 2030. De verkenning richt zich op het verbeteren van de OV-ontsluiting van de nieuwe woningen, die binnen het scopegebied vallen. Daarbij zal er aandacht zijn in hoeverre maatregelen voor een betere OV-ontsluiting bijdragen aan het verwezenlijken van mogelijke aanvullende opgaven voor de periode na 2030. Specifiek tot 2030 gaat het in deze MIRT-Verkenning om:

- Beurskwartier, MWKZ, Kanaleneiland (17.900 woningen)
- Leidsche Rijn A2, Papendorp (10.000 woningen)
- Nieuwegein City (2.000 woningen)
- Rijnhuizen (2.500 woningen)

De bouw van extra woningen

Bij 9.150 woningen uit de lijst hierboven in Nieuwegein en Utrecht Zuid West blijkt dat ze voor realisatie afhankelijk zijn van maatregelen die moeten voortvloeien uit de Verkenning. De extra woningen zijn alleen mogelijk als in de MER wordt aangetoond dat de automobilititeit voldoende teruggedrongen wordt om de bereikbaarheid van de stedelijke regio te garanderen, onder andere door lagere parkeernormen en daarmee gepaard gaande noodzakelijke OV- en fietsmaatregelen. Met BZK is afgesproken in de verkenning in te zetten op het mogelijk maken van de bouw van deze extra woningen. Daarvoor worden businesscases voor de woningbouwimpuls uitgewerkt in samenhang met de maatregelen uit de MIRT Verkenning.

Deze opgaven zijn in afbeelding 1 op kaart weergegeven.



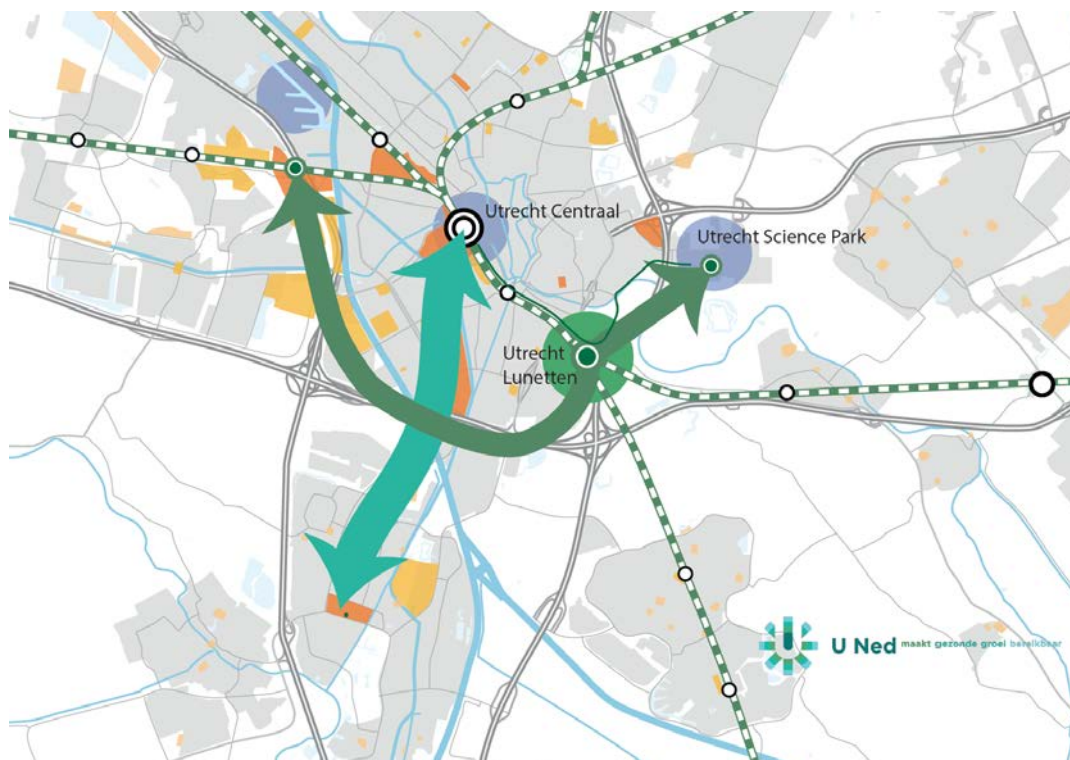
Afbeelding 1: Weergave van opgaven van MIRT Verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht

2.4 Verschillende oplossingsrichtingen worden in maatregelen uitgewerkt

De opgaven zijn zoals hierboven omschreven actueel, wat het uitwerken van oplossingsrichtingen urgent maakt. Een aantal oplossingsrichtingen worden tenminste verkend in de verkenning. Het gaat hier om maatregelen die uit voorafgaand onderzoek als kansrijk naar voren zijn gekomen:

- Een versterkt station Lunetten-Koningsweg. Het mogelijk dubbelstation Lunetten Koningsweg is gesitueerd ter hoogte van het huidige sprinterstation Lunetten. Bij de uitwerking van deze oplossingsrichting zullen verschillende maatregelen worden onderzocht. Het gaat dan om Lunetten-Koningsweg als intercitystation, als sprinterstation of een combinatie daarvan.
- Een oost-west HOV-verbinding. Het gaat in ieder geval om een HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn, Westraven, Lunetten en USP.
- (HOV-)ontsluiting gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest.

Deze oplossingsrichtingen zijn in afbeelding 2 globaal op de kaart weergegeven.



Afbeelding 2: Weergave van kansrijke oplossingsrichtingen uit het voortraject

Naast deze oplossingsrichtingen uit het voortraject die kansrijk lijken, is het uiteraard mogelijk dat er uit verder onderzoek, participatie of andere trajecten zoals het MIRT Onderzoek U Ned of het OV Toekomstbeeld andere kansrijke oplossingsrichtingen naar voren komen die kunnen bijdragen aan de opgaven. Deze zullen dan uiteraard ook worden beoordeeld in deze MIRT Verkenning. In de start- en analysefase (zie paragraaf 3.2) is hiervoor voldoende ruimte. Na het bepalen van de kansrijke maatregelpakketten als afronding van de analysefase is de ruimte veel beperkter. Andersom zullen de maatregelen die voortvloeien uit deze MIRT Verkenning bepalend zijn voor andere trajecten.

2.5 Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen

De oplossingsrichtingen uit het voortraject kennen een bandbreedte van € 400 tot € 780 miljoen. Voor deze MIRT Verkenning 'OV en wonen in de regio Utrecht' hebben partijen € 380 miljoen gereserveerd. Hiermee is voldoende zicht op financiering om tot een kansrijk oplossingspakket van circa € 500 miljoen te komen. De verdeling is als volgt:

- ❖ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat € 150 miljoen,
 - ❖ Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties € 60 miljoen,
 - ❖ De regio € 170 miljoen, deze bijdrage is 50-50 verdeeld tussen de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht.
- De bedragen van het Rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief BTW. Voorwaarde voor de financiële reservering door BZK is dat deze voldoet aan de nog vast te stellen voorwaarden en procedure van de woningbouwimpuls.

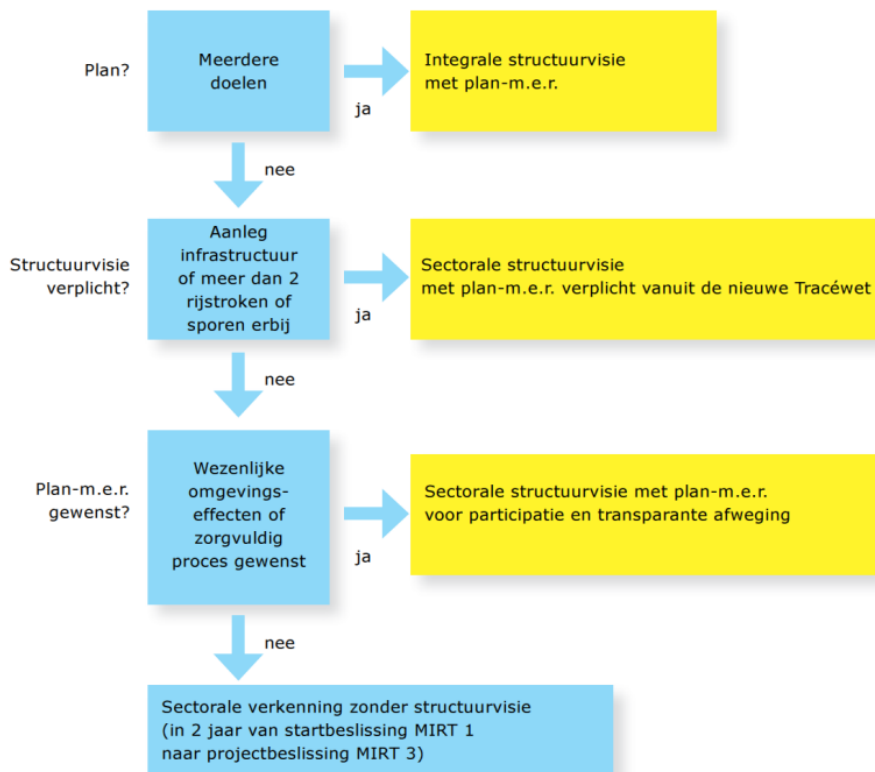
In de Verkenning wordt onderzocht of er voor derden meekoppelkansen zijn, waarvoor zij additioneel budget reserveren. Meekoppelkansen kunnen bijvoorbeeld extra maatregelen in het kader van klimaatadaptatie of duurzaamheid zijn, die na overeenstemming, in het vervolg worden gerealiseerd in het project.

3 Aanpak

3.1 De Tracéwetprocedure met sectorale structuurvisie wordt gevolgd

Voor deze Verkenning wordt uitgegaan van de geldende Tracéwet en het MIRT-spelregelkader. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwetplichtige activiteiten. In beide procedures vindt een verkenning plaats. De ene procedure kent drie formele beslismomenten, namelijk de Startbeslissing, het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Bij de andere, uitgebreidere procedure wordt de Startbeslissing uitgewerkt in een (integrale of sectorale) structuurvisie, waarin een voorkeursbeslissing wordt genomen. Als uitwerking daarvan komt er vervolgens een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit.

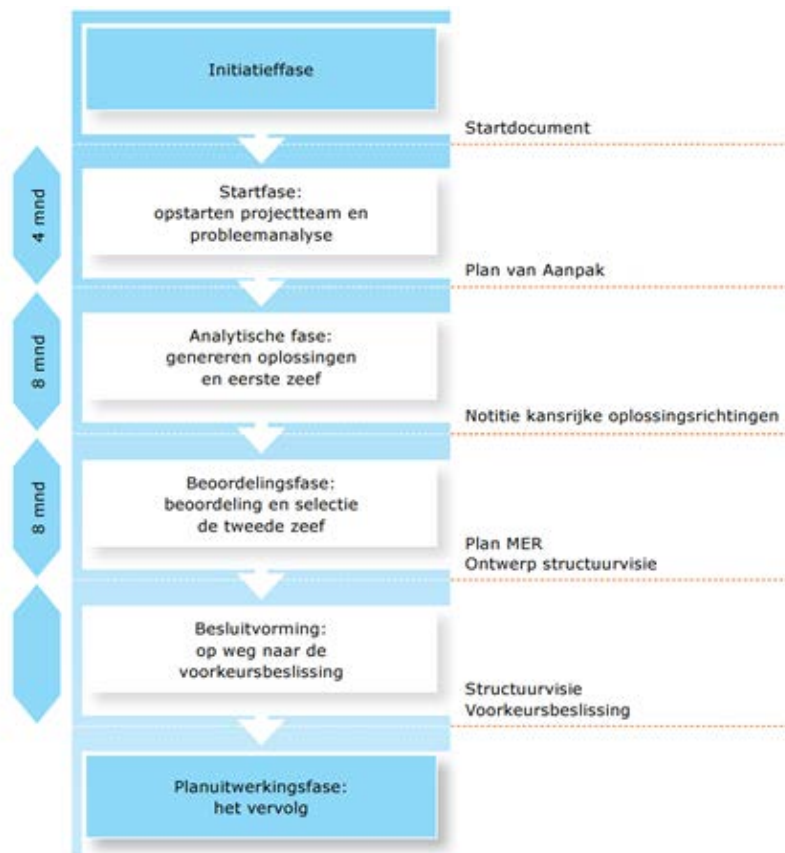
Er wordt gekozen om een sectorale structuurvisie op te stellen, omdat de voorkeursbeslissing naar alle waarschijnlijkheid bestaat uit een pakket met verschillende type maatregelen, dat een verschillend planproces vraagt. Door het opstellen van een structuurvisie en bijbehorende PlanMER is het integraal en zorgvuldig beoordelen van de diverse mogelijke keuzen geborgd. Bovendien ontstaat een flexibel en transparant proces en bestaat voor eenieder de mogelijkheid om te reageren op de voorkeursbeslissing. De structuurvisie helpt bij het expliciet vastleggen van het commitment en de verantwoordelijkheden van andere partijen. Zo kunnen er acties op gemeentelijk niveau noodzakelijk zijn.



3.2 De Verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Voor de volledige Verkenning is conform de fases in onderstaande afbeelding circa twee jaar tijd nodig. De verwachte aanvang is zomer 2020, afronding van de Verkenning wordt voorzien in het najaar van 2022. In de Verkenning wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren.

voeren gelet op onderlinge samenhang, samenhang met woningbouwprojecten, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.



Startfase: aanscherpen, uitwerken en onderbouwen van de Startbeslissing in plan van aanpak

De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit recent uitgevoerde onderzoeken. Daarnaast zullen onder andere de oplossingsrichtingen en het beoordelingskader uit paragraaf 3.3 nader uitgewerkt worden en kunnen oplossingsrichtingen uit andere onderzoeken worden toegevoegd. Het resultaat van deze fase is om te komen tot kansrijke oplossingsrichtingen voor de analysefase. Tenslotte zullen de benodigde effectenonderzoeken voorbereid worden.

Analysefase: uitwerken van maatregelen en samenstellen van kansrijke maatregelpakketten

Tijdens deze fase van de Verkenning worden de kansrijke oplossingsrichtingen in maatregelen uitgewerkt. Daarvoor zal allereerst de kansrijkheid van de oplossingsrichtingen uit de startfase worden bepaald. Bij het ontwikkelen van de maatregelen zal de kennis van omgevingspartijen zoveel mogelijk worden betrokken. In een participatieproces worden deze partijen in de gelegenheid gesteld om een actieve bijdrage te leveren om te komen tot een volledig overzicht van mogelijke maatregelen die bijdragen aan de opgaven. De kansrijke maatregelen worden geselecteerd. Bij deze selectie zal indien mogelijk gebruikt worden gemaakt van eerdere onderzoeken. Vervolgens worden de maatregelen gebundeld in een aantal logische pakketten welke voorzien worden van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is om te komen tot circa drie kansrijke integrale maatregelpakketten (“alternatieven”) die vastgelegd worden in de notitie kansrijke alternatieven.

Beoordelingsfase: beoordelen van kansrijke maatregelpakketten

In deze fase worden de effecten van de kansrijke maatregelpakketten in beeld gebracht, en uitgewerkt in een verkeersrapport, een PlanMER en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een voorkeursbeslissing genomen kan worden.

Besluitvormingsfase: op weg naar een voorkeursbeslissing

De laatste fase van de Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning ter voorbereiding op de vaststelling van een voorkeursbeslissing. In deze fase wordt onder andere de ontwerpstructuurvisie opgesteld. Deze wordt samen met het PlanMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de structuurvisie (inclusief voorkeursbeslissing) en indien gewenst een bestuursovereenkomst.

3.3 Beoordelingskader is leidend voor beoordeling van maatregelen en maatregelpakketten

In de Verkenning worden verschillende maatregelen uitgewerkt. Deze worden vervolgens gecombineerd in verschillende maatregelpakketten. Deze worden onderzocht en verder geoptimaliseerd om te komen tot een definitief voorkeurspakket.

Het onderzoeken van maatregelen en pakketten vindt plaats aan de hand van een beoordelingskader dat volgt uit de opgave en doelstellingen van het programma U Ned en het afweegkader dat voor U Ned¹ is opgesteld.

Het gaat dan om:

- Healthy Urban Living: bevorderen van een gezonde en duurzame regio
- Economie versterken: aanjagen van economische groei in de regio
- Verstedelijkingsopgave faciliteren
- Ruimtelijke kwaliteit verhogen
- Slimme en toekomstvaste mobiliteit faciliteren
- Haalbaarheid
- Kosten en opbrengsten

Voor de Verkenning zal het afweegkader van het programma U Ned worden gespecificeerd door de concretere doelstellingen van de Verkenning enerzijds (zie paragraaf 2.3 waarin de opgaven van de Verkenning zijn opgenomen) en wet- en regelgeving anderzijds. Vanzelfsprekend zijn criteria voor de haalbaarheid (technisch en financieel) en de verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten van belang.

Onderstaande tabel betreft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Deze zal aangevuld en geconcretiseerd worden tijdens de Verkenning.

Doelbereik	Ontlasten van de multimodale knoop Utrecht Centraal (MKUC)
	Verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park
	Beter bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties
	Mogelijk maken van de bouw van extra woningen
Overige bereikbaarheidseffecten	Effect op mobiliteitssysteem (HWN/OWN, fiets en OV)
Externe effecten	Luchtkwaliteit
	Klimaat
	Geluid
	Natuur & Landschap
	Water & Bodem
	Archeologie & Cultuurhistorie
Haalbaarheid	Gezondheid
	Externe veiligheid
	Kosten
	Exploitatie

¹ U Ned afweegkader, 20 september 2017

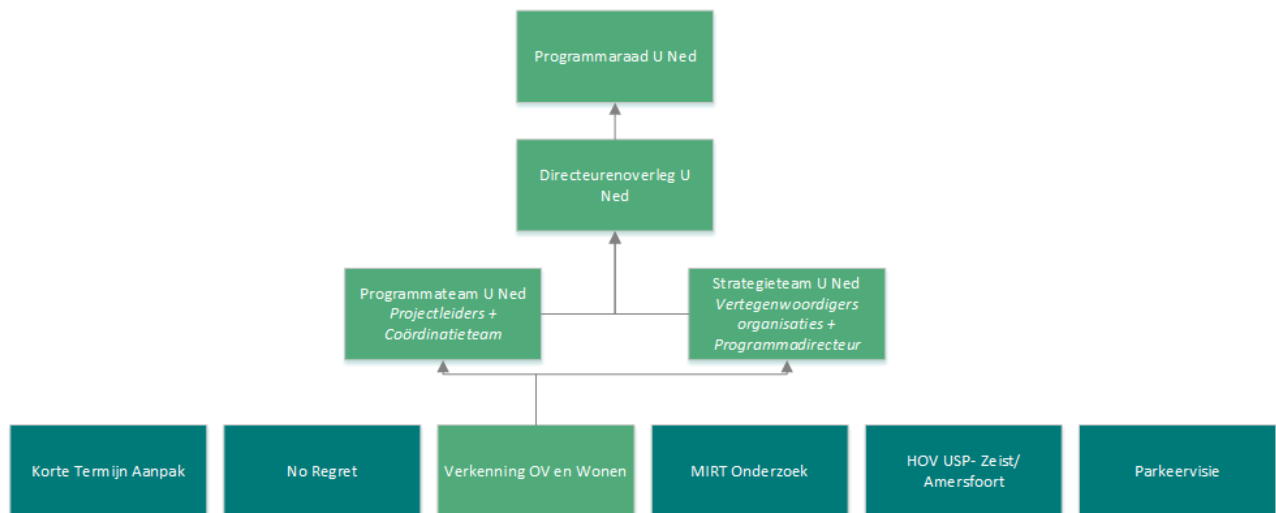
	Baten-kosten
	Technische uitvoerbaarheid
	Toekomstvastheid
	Uitvoeringshinder
	Risico's
	Draagvlak

4 Organisatie

4.1 Programma U Ned

Deze verkenning maakt deel uit van Programma U Ned. De opgaven in deze regio maken het noodzakelijk om op zoek te gaan naar oplossingen die meerdere werkvelden bij elkaar brengen. Om die samenwerking tussen de diverse partners te realiseren is het Programma U Ned tot stand gekomen.

Concreet betekent dat dat voor de besluitvorming gebruik wordt gemaakt van de overlegstructuren van U Ned. De verkenning draagt bij aan kennisdeling en afstemming in het programmateam, informeert het strategieteam voor het coördineren van de juiste politieke en bestuurlijke gesprekken en benut het directeurenoverleg en de programmaraad U Ned voor de besluitvorming. De benodigde voorbereiding van de besluitvorming is voor elke betrokken organisatie uniek. In het proces wordt hiermee zoveel mogelijk rekening gehouden. Daarnaast verandert een MIRT Verkenning niet de formele taken en bevoegdheden van de afzonderlijke partners. Dat betekent dat afspraken die Rijk en regio binnen de verkenning maken, vaak nog verankerd moeten worden in formele besluiten (bijvoorbeeld in een omgevingsvisie). Dat geldt eveneens voor afspraken over investeringsbeslissingen. De democratische legitimatie blijft daarmee gewaarborgd. In het plan van aanpak zal worden beschreven welke producten worden opgesteld en op welke wijze de vaststelling van deze producten zal worden geregeld.



De verkenning zal uitgevoerd worden door een projectteam onder leiding van een projectleider van lenW. Dat team verzorgt ook de afstemming met andere programmaonderdelen en het betrekken van stakeholders. Dat gebeurt uiteraard in afstemming met de omgevingsmanager van het Programma U Ned. Dit team bestaat minimaal uit een projectleider, projectsecretaris en een aantal projectmedewerkers die verschillende projectmanagementrollen kunnen vervullen. Daarnaast worden mensen met de benodigde inhoudelijke expertise betrokken. Alle betrokken overheden leveren capaciteit voor dit projectteam. De programmadirecteur van U Ned zal fungeren als opdrachtgever.

4.2 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

De Verkenning vindt plaats in een dynamische omgeving. In het programma U Ned vinden onderzoeken plaats, die van invloed zijn op de Verkenning. Het gaat dan onder andere om:

- MIRT Onderzoek 2040
- HOV USP-Zeist/Amersfoort 2030/2040
- No Regret maatregelen 2025
- Regionale parkeerstrategie

Maar ook buiten het programma U Ned zijn onderzoeken en projecten die impact hebben op de Verkenning en andersom. Dit zijn onder andere:

- *Toekomstbeeld OV 2040*
In het Toekomstbeeld OV werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail, aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met de partners.
- *Omgevingsvisie provincie Utrecht*
In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie Utrecht zich wil voorbereiden op de toekomst, gezien alle ontwikkelingen die op haar afkomt en die ruimte vragen in de provincie, zoals bijvoorbeeld de bevolkingsgroei en het opwekken van duurzame energie.
- *Regionaal Economisch Perspectief (REP)*
Het komen tot een regionaal gedragen integraal ruimtelijk perspectief en programma als ontwikkelingsrichting van deze regio tot 2040 op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen (incl. recreatie, landschap) en energie.
- *Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)*
Dit is een integrale visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de stad met een horizon van ca. 2030. De RSU is in 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht en vormt de koers van de gemeentelijke omgevingsvisie. Op dit moment wordt de RSU geactualiseerd: verlengd (horizon naar ca 2040), verdiept (uitwerking van thema's) en verbreed (integrale aanpak en betere aansluiting tussen stad en regio). Naar verwachting wordt de geactualiseerde RSU2040 eind 2020 vastgesteld door de gemeenteraad.
- *A27/A12 Ring Utrecht*
Het project verbetert de bereikbaarheid door de capaciteit van de weg te vergroten. Tussen Houten en Bilthoven worden extra rijstroken toegevoegd. Tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten krijgen de parallelbanen aan weerszijden een extra rijstrook. De extra capaciteit op de Ring Utrecht moet ook zorgen voor minder verkeer op andere wegen in en om Utrecht.
- *Voorbereiding nieuwe OV-concessie(s) 2023-2033/2038 in de provincie Utrecht*
De huidige OV-concessies lopen in 2023 af. De komende jaren zal de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie(s) worden voorbereid.
- *Mobiliteitsplan Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen (SRSRSB)*
Dit is het mobiliteitsplan van de gemeente met als horizon ongeveer 2030. Het plan wordt op de dit moment geactualiseerd en verlengd naar circa 2040.
- *Studie Zuidwest (gemeente Utrecht)*
De gemeente Utrecht onderzoekt welk mobiliteitsmaatregelenpakket nodig is voor de woningbouwplannen in Utrecht Zuidwest tot ongeveer 2030.
- *Woondeal regio Utrecht*
De U10, provincie Utrecht en het ministerie van BZK werken hierin samen aan onder andere de versnelling van de woningbouwproductie.
- *Regionaal programmeren*
De provincie Utrecht werkt aan het programma regionaal programmeren voor het volgen van de realisatie van de woningbouw. Ook worden in dit traject de impact en oplossingen voor de extra woningbouwopgave besproken die op de provincie afkomt. Voor de regio Utrecht betekent dit een woningbouwopgave van 75.000 woningen tot 2030.
- *A12 Zone*
Het doel voor de A12 Zone is het gebied verder te ontwikkelen en daarmee nu, straks en in de toekomst bij te dragen aan de kwantitatieve en kwalitatieve groeiopgave van de regio. Het op te stellen eindproduct is een Integraal Ontwikkelperspectief. Dit Integraal Ontwikkelperspectief is geen uitgewerkt plan, maar zet de grote lijnen uit: een robuust raamwerk en daar binnen ruimte voor ontwikkeling van (combinaties van) wonen, werken, mobiliteit, energie, recreatie, erfgoed, groen, natuur en water.
- *Ontwikkelstrategie Maarschalkerweerd*
De Ontwikkelstrategie Maarschalkerweerd doet uitspraken over het gewenste ambitieniveau van Maarschalkerweerd, waaronder de driehoek tussen de sporen bij station Lunetten.

In het Plan van Aanpak voor de Verkenning wordt nader uitgewerkt hoe de raakvlakken beheerst zullen worden. De opgesomde raakvlakken zijn niet limitatief en zullen in de toekomst worden aangevuld met opgedane inzichten.

4.3 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle Verkenning

Voor een succesvolle Verkenning is naast een goede projectorganisatie en afstemming met de raakvlakken de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om de Verkenning als project goed te laten functioneren is het belangrijk iedere stakeholder in de juiste rol te benutten. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen mee weten, mee denken en meedoen. Daarnaast is van belang dat iedere fase in de Verkenning een eigen karakter heeft. Waar in het begin nog relatief veel mogelijkheden zijn om maatregelen in te brengen in de Verkenning is het proces er wel op gericht om gestructureerd toe te werken naar een voorkeurspakket met maatregelen. In de latere fasen van de Verkenning is de ruimte voor het inbrengen van nieuwe en andere maatregelen beperkter. Hier zal de participatie-aanpak op worden afgestemd.

Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden waaronder burgers en bedrijven in de directe omgeving van het traject zullen gedurende de Verkenning en in de fases daarna, worden betrokken.

Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Niet bang zijn voor weerstand, weerstand geeft betrokkenheid aan die we op een positieve manier willen benutten
- Open staan voor informatie en belangen van stakeholders en duidelijk aangeven wat we ermee doen
- Transparant zijn over het proces en de informatie die we delen en krijgen

In de verkenningfase zullen verschillende participatiemomenten worden georganiseerd. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de Verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- Inventarisatie van uit te werken maatregelen;
- Het opstellen van maatregelenpakketten;
- Het trechteren en optimaliseren van de maatregelenpakketten.

Daarnaast bestaat ook nog de wettelijke mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de ontwerpstructuurvisie en de Plan-MER.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan, waarbij zo veel mogelijk aangesloten wordt bij standaarden die daarvoor beschikbaar zijn bij de betrokken organisaties.

Bijlage A

ⁱ Analyse Multimodale Knoop Utrecht Centraal, versie C, d.d. 24 mei 2018.

ⁱⁱ Vervolg préverkenning U Ned, definitief, Versie F, d.d. 6 november 2019.

ⁱⁱⁱ Regeerakkoord 2017: 'Vertrouwen in de toekomst', d.d. 10 oktober 2017.